

Interpellation

Article 33 du règlement du Conseil Général – L'interpellation

1. Chaque membre du Conseil général peut, en dehors des séances plénières, interpellier le Conseil municipal sur son administration ou sur un objet d'intérêt général.
2. L'interpellation, brièvement motivée, est adressée au Conseil municipal par écrit ou voie électronique par l'intermédiaire du bureau restreint du Conseil général au moins 30 jours avant une séance plénière. Elle est jointe à la convocation de la séance du Conseil général.
3. L'interpellation doit être développée et une réponse doit y être apportée, en principe, lors de la séance qui suit.
4. La discussion générale est ouverte après la réponse du Conseil municipal.

Dépositaire : Groupe socialiste et des Verts [Choisissez un élément]

Date du dépôt : 16.11.2023

Sujet : Aéroport

Interpellation aéroport

Des années maintenant que l'aéroport grève le budget communal. 20 millions, c'est la somme qui lui a été consacrée depuis l'an 2000. Les partis de droite, en général soucieux de préserver l'argent public, se contentent pourtant, dans ce cas de figure, d'approuver les sommes consacrées à cette infrastructure ainsi que la couverture de déficit récurrente. Le passage de l'aéroport en main de l'Etat du Valais semble les rassurer et rassurer également nos autorités communales. Pourtant cette transmission tarde à être mise en place. Le Conseil d'Etat joue la montre. Après avoir tenté d'intégrer l'aéroport dans la loi sur les transports publics, il semble reculer au maximum la prise en main de cet aéroport. On peut le comprendre en faisant le bilan de ce qui l'attend s'il désire rendre productif cette infrastructure tout en respectant l'agenda 2030 ainsi que la neutralité carbone fixée autour des années 2060.

En parallèle, nous apprenions début octobre que les autorités cantonales et communales ambitionnent d'accueillir Swiss et Easyjet sur le tarmac sédunois, en supplément du trafic exponentiel des jets privés. Faisant fi de la responsabilité que doivent porter en matière de lutte contre le dérèglement climatique, celles-ci font le choix de multiplier les émissions de gaz à effets dans le ciel sédunois, le tout en mettant la main au porte-monnaie. Cette stratégie questionne à plus d'un titre.

En attendant la reprise de l'aéroport par l'Etat pour quelles raisons nos autorités appuient-elles le projet cantonal précité ?

Suite au désengagement des Forces aériennes en 2018, l'aéroport de Sion est passé d'un aérodrome militaire à un aérodrome de dégagement. Les activités civiles ont naturellement occupé la place libérée par les FA.

Ce changement a engendré une complexité de gestion pour la partie civile. La Ville de Sion ne peut plus assumer seule cette tâche. La Ville de Sion et le Canton souhaitent créer une société de gestion et d'exploitation afin d'accompagner un développement mesuré et durable de l'aéroport civil de Sion. En tant que propriétaire du foncier et en tant que commune site, la Ville de Sion soutient et collabore à l'élaboration de la vision et de la stratégie cantonale. Cette dernière vise à exploiter l'aéroport de Sion comme un outil de promotion et de développement économique et touristique de manière qualitative et durable.

A ce jour, selon l'article 37 de la loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne, le déficit d'exploitation et les investissements de l'aéroport de Sion sont assumés par la Ville de Sion à hauteur de 50% et par le canton du Valais à hauteur de 50%. Avec l'avant-projet de loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion, l'Etat du Valais verse une indemnité à la future société égale au déficit d'exploitation et aux investissements. Les communes valaisannes et la Ville de Sion sont ensuite appelées à contribution.

Nous aimerions également connaître

- **le montant que les autorités séduinoises comptent investir afin de rendre l'aéroport plus attractif et accueillir des vols de ligne ;**

La Ville de Sion seule n'investira pas pour rendre l'aéroport plus attractif pour l'accueil des vols de ligne. Par contre, la Ville de Sion accueillera toute compagnie qui désirera implanter des vols de ligne avec une destination internationale.

- **le tarif des taxes d'atterrissage et de décollage ainsi que les taxes de parking facturées à la fois aux jets privés mais également aux court et moyen-courriers fréquentant cette infrastructure. Ne conviendrait-il pas dans un premier temps d'augmenter ce genre de frais afin de couvrir les dettes générées par l'aéroport ?**

Le déficit de l'aéroport ne peut pas être réduit seulement par l'augmentation des taxes, ces dernières doivent être préalablement acceptées par Monsieur Prix et validées par l'OFAC.

Aujourd'hui, les taxes représentent 45% des recettes. Les 55% restants sont assurés par les ventes, les loyers et les subventions fédérales et cantonales.

- le montant de l'ensemble des frais générés par l'arrivée d'un vol de ligne ou d'un charter sur cette infrastructure (engagement de personnel auxiliaire, par exemple...) ;

Il n'est pas possible de déterminer le coût particulier d'un vol de ligne ou d'un vol charter. Par contre, nous pouvons vous confirmer que tout nouveau vol de ligne ou vol charter dans l'horaire d'ouverture de l'aéroport n'engendrerait aucun déficit supplémentaire.

- le nombre de passager-ère-s nécessaires pour rentabiliser une ligne régulière pour l'aéroport de Sion ;

Les professionnels estiment que la rentabilité d'un vol de ligne ou vol charter est atteinte lorsque l'avion est rempli à 80% de sa capacité "passagers" maximale.

- les retombées économiques estimées de l'arrivée de vols de ligne pour la commune de Sion.

Les études ont démontré que les activités civiles de l'aéroport de Sion génèrent des retombées économiques et touristiques annuelles pour le Valais à hauteur de Fr. 74,9 millions de francs. À ce montant, s'ajoute 2,5 millions de revenus fiscaux.

Comment nos autorités imaginent-elles :

- **compenser les émissions de gaz à effets de serre appelées à se multiplier si le projet du Conseil d'Etat (développer le trafic aérien) passe la rampe ?**

Nous étudions les mesures de réduction des émissions des gaz à effet de serre telles que l'utilisation d'un biocarburant ou par exemple favoriser le développement de l'aviation électrique (H55).

- **assumer les risques que présentent pour la santé publique une multiplication de gaz à effets de serre sans aucune compensation envisagée au préalable ?**

Les autorités s'appuieront sur les directives qu'établiront les offices fédéraux et cantonaux concernant les risques et mesures à prendre dans le cadre de la protection à l'encontre des émanations des gaz à effets de serre.

- protéger la population contre la pollution sonore provoquée par un survol de plus en plus important de notre commune par des jets privés et des moyens porteurs qui quelle que soit les progrès effectués diffusent un nombre important de décibels soit à l'atterrissage, soit au décollage ?

La fiche du plan sectoriel des infrastructures aéronautiques de l'aéroport de Sion, qui est en cours d'élaboration par les autorités fédérales, définit la courbe de bruit. Cette dernière est calculée selon les trajectoires de vol, les horaires d'ouverture de l'aéroport, les types d'avions ou d'hélicoptères et selon le nombre de mouvements. La courbe du bruit nous permet donc de calibrer la capacité de notre aéroport tout en respectant les valeurs d'émission du bruit afin que notre population en soit protégée.

D'autres questions demeurent concernant cette fois l'avenir de l'aéroport :

- Nos autorités en associations avec l'Etat ont-elles prévu un plan B en cas d'échec probable du projet communiqué dernièrement à la presse par le responsable du département de la formation et de l'économie ?

En cas de non-acceptation de la loi sur la stratégie aéronautique cantonale et sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion, la Ville de Sion restera détentrice de la concession fédérale d'exploitation jusqu'à son échéance, soit au 31 décembre 2031. L'aéroport de Sion poursuivra son activité sous la responsabilité de la Ville avec le risque de perdre la contribution cantonale à hauteur de 50%.

- Pour quelles raisons un projet consistant à concentrer les activités sur les vols de plaisance, les héliports et sur la recherche & développement dans le domaine de l'aviation électrique, autrement dit de transformer l'aéroport en aérodrome économiquement plus supportable, avec des nuisances acceptables pour les riverain-e-s n'a-t-il pas été envisagée jusqu'à ce jour ?

Les vols de plaisance et d'hélicoptère sont les activités qui génèrent le plus de nuisances pour les riverains. De plus, elles ne permettent

pas de couvrir les charges liées à leurs activités. Quant à la Recherche & Développement dans le domaine de l'aviation électrique, elle est fortement soutenue financièrement par le canton du Valais.

Tout comme vous, tant la Ville de Sion que le canton du Valais souhaitent un développement mesuré et durable de l'aéroport.

- **Ne vaudrait-il pas mieux investir les montants appelés à couvrir les déficits dans le développement de l'offre en transports publics qui profiterait tant à la population locale qu'aux touristes désirant se rendre dans nos stations ?**

La politique de mobilité de la Ville de Sion, mise en œuvre en coordination avec le Canton et l'Agglo du Valais central, repose sur la complémentarité des différents modes de déplacement, avec des efforts importants consentis pour le développement de la mobilité douce et des transports publics. Aujourd'hui, avec une gare CFF reliée au réseau grandes lignes, une gare routière la plus importante de Suisse, un aéroport, ainsi qu'un projet de liaison plaine-montagne, Sion dispose d'un hub de mobilité complet adapté aussi bien aux besoins de la population résidente qu'aux entreprises et au secteur touristique. Outre les activités de transport, de loisirs et de secours, l'aéroport de Sion est également un centre de formation (notamment pour les apprentis poly-mécaniciens) et un des pôles sédunois de l'innovation, à travers le développement de l'entreprise H55. Enfin, l'aéroport de Sion génère des retombées annuelles de près de 75 millions de francs qui profitent, là aussi, largement à la population et aux entreprises valaisannes. Il nous semble donc erroné d'évaluer l'importance de l'aéroport à travers le seul critère du déficit.

Pour le parti socialiste
Bérénice Georges

Pour les Verts
Jean-Paul Mabillard